



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Katowicach

LKA – 4101-05-24/2013  
P/13/145

**TEKST UJEDNOLICONY**

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

# I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/13/145 – Oznakowanie dróg publicznych województwa śląskiego
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach
Kontroler	Kontrolę przeprowadziła na podstawie art. 2 ust. 2 ustawy o NIK <sup>1</sup> Joanna Paliga, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 86723 z dnia 3 czerwca 2013 r.  [Dowód: akta kontroli str. 1-2]
Jednostka kontrolowana	Miejski Zarząd Gospodarki Komunalnej w Czeladzi (41-253), ul. Orzeszkowej 12
Kierownik jednostki kontrolowanej	Dyrektor – Robert Szczupider  [Dowód: akta kontroli str. 3-4]

## II. Ocena kontrolowanej działalności

### Ocena ogólna

Uzasadnienie  
oceny ogólnej

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie<sup>2</sup> działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie w latach 2011- 2013 (I półrocze).

Negatywną ocenę uzasadnia:

- Nieprzeprowadzenie w latach 2011 – 2013 okresowych kontroli zarządzanych dróg wymaganych ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane<sup>3</sup> oraz nieprzeprowadzenie w 2011 r. i w 2013 r. kontroli rocznych jedyne go obiektu mostowego znajdującego się w ciągu tych dróg.
- Niezałożenie do czerwca 2013 r. książek dróg dla 72 % zarządzanych dróg, co stanowiło naruszenie przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom<sup>4</sup>, a także nierzetelne prowadzenie posiadanych książek 31 dróg i dzienników objazdu dróg.
- Stosowanie na siedmiu z 13 zbadanych odcinków dróg gminnych oznakowania niezgodnego z organizacją ruchu ustaloną w projektach organizacji ruchu<sup>5</sup>, zatwierdzonych przez organ zarządzający ruchem,

<sup>1</sup> Ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli Dz. U. z 2012 r., poz.82 ze zm., dalej zwaną ustawą o NIK

<sup>2</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

<sup>3</sup> Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 ze zm., zwana dalej „ustawą Prawo budowlane”.

<sup>4</sup> Dz. U. Nr 67, poz. 582, zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie ewidencji dróg”.

<sup>5</sup> Zwanymi dalej „POR”.

co stanowiło naruszenie przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem<sup>6</sup>.

- Nieprzestrzeganie w przypadku 89,3 % zbadanych znaków pionowych zlokalizowanych na drogach gminnych, co najmniej jednego z warunków technicznych ich stosowania określonych przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach<sup>7</sup> oraz niestosowanie na niebezpiecznych łukach drogowych wymaganych ww. przepisami, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- Nieterminowa realizacja 44,8 % zbadanych zaleceń dotyczących usunięcia nieprawidłowości i usterek w oznakowaniu dróg gminnych, wykazanych podczas przeprowadzanych ich kontroli i objazdów.
- Brak nadzoru nad nieuprawnionym wykorzystywaniem pasa dróg gminnych przez podmioty gospodarcze w celu lokalizacji w nim reklam.

Brak rzetelnego nadzoru Dyrektora Zarządu nad realizacją przez komórki i pracowników zadań zarządcy dróg gminnych, co sprzyjać mogło występowaniu stwierdzonych nieprawidłowości. NIK zwraca uwagę, że brak zatwierdzonej stałej organizacji ruchu dla ponad 70 % dróg gminnych oraz nieprowadzenie książek dróg dla 72 % zarządzanych dróg, powodował, że Dyrektor nie dysponował podstawowymi informacjami o organizacji ruchu na zarządzanych drogach. W ocenie NIK, stwierdzony stan mógł wpływać na obniżenie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, korzystających z dróg gminnych.

### **III. Opis ustalonego stanu faktycznego**

#### **1. Tworzenie warunków do wykonywania zadań związanych z zapewnieniem właściwego oznakowania dróg.**

##### **1.1. Wewnętrzne uregulowania spraw objętych kontrolą**

Opis stanu  
faktycznego

W Miejskim Zarządzie Gospodarki Komunalnej<sup>8</sup>, którego przedmiotem działania, zgodnie ze statutem<sup>9</sup>, było wykonywanie zadań zarządu dróg gminnych, realizację obowiązków z tym związanych powierzono Działowi Gospodarki Komunalnej<sup>10</sup>.

[Dowód: akta kontroli str. 5-9]

W badanym okresie, ustalone w obowiązujących dwóch regulaminach organizacyjnych<sup>11</sup> zadania Działu GK nie uwzględniały wszystkich zadań zarządcy

<sup>6</sup> Dz. U. Nr 177, poz. 1729, zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie warunków zarządzania ruchem na drogach”.

<sup>7</sup> Dz. U. Nr 220, poz. 2181 ze zm., zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych dla znaków drogowych”.

<sup>8</sup> Gminna jednostka organizacyjna powstała 1 czerwca 2008 r. na bazie zlikwidowanego zakładu budżetowego Zakładu Inżynierii Komunalnej, zwana dalej „Zarządem” lub „MZGK”.

<sup>9</sup> Zgodnie ze statutem przyjętym przez Radę Miejską w Czeladzi uchwałą nr XXXV/472/2008 z 24 kwietnia 2008 r.

<sup>10</sup> Zwanemu dalej „Działem GK”.

<sup>11</sup> Od 29 czerwca 2009 r. do 11 kwietnia 2013 r. i od 12 kwietnia 2013 r. do nadal, wprowadzone Zarządzeniami Dyrektora Zarządu odpowiednio nr 20/2009 z 29 września 2009 r. i nr 8/2013 z 12 kwietnia 2013 r., pozytywnie zaopiniowane przez Burmistrza.

drogi, określonych w art. 20 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych<sup>12</sup>. W regulaminie z czerwca 2009 r. ujęto bowiem tylko zadania: naprawy nawierzchni dróg i chodników; oznakowania pionowego i poziomego dróg; oczyszczania letniego i zimowego ulic, chodników i przystanków; utrzymywania zieleni; przygotowywania zadań inwestycyjnych pod kątem technicznym i pełnienia funkcji inwestora zastępczego Miasta.

Natomiast w regulaminie z kwietnia 2013 r., uwzględniono dodatkowo zadania dotyczące: prowadzenia ewidencji dróg; dokonywania przeglądów technicznych dróg gminnych i typowanie ich do remontów; rozpatrywania wniosków o zmianę organizacji ruchu oraz opiniowania tymczasowych i docelowych projektów organizacji ruchu<sup>13</sup>; wydawania zezwoleń na zajmowanie pasa drogowego.

W obydwu ww. regulaminach nie ujęto natomiast zadań zarządcy drogi dotyczących m.in.: koordynacji robót w pasie drogowym; badania wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego, w którym to zakresie NIK stwierdziła nieprawidłowości.

[Dowód: akta kontroli str. 10-25]

## **1.2. Opracowane i wdrożone procedury realizacji zadań objętych kontrolą**

W Zarządzie nie były ustalone procedury realizacji zadań zarządcy dróg. Dyrektor wyjaśnił, że ich nie opracowano, gdyż nie są wymagane przepisami oraz - w jego ocenie - nie było takiej potrzeby. Stwierdził, że kontrola stanu dróg, wprowadzanie nowych organizacji ruchu na drogach i wydawanie zezwoleń na zajęcie pasa drogowego odbywa się zgodnie z przepisami.

[Dowód: akta kontroli str. 117-131, 403-405]

NIK biorąc pod uwagę stwierdzone w toku kontroli nieprawidłowości, przedstawione w dalszej części wystąpienia, nie podziela stanowiska Pana Dyrektora, że zarządzanie drogami jest prowadzone zgodnie z obowiązującymi przepisami. NIK zwraca uwagę, że w ustawie o drogach oraz przepisach wykonawczych, nie zostały określone zakres, sposób i częstotliwość kontroli stanu sieci dróg, o której mowa w art. 20 ust. 10 ww. ustawy, a także częstotliwość przeprowadzania objazdów dróg przez ich zarządcę, a uregulowania w tym zakresie należą do sfery zarządzania jednostką.

W badanym okresie Zarząd wydał dwie decyzje<sup>14</sup> na zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia w nim reklam. W trakcie oględzin obydwu tych reklam (ważność zezwolenia jednej z nich wygasa 31 grudnia 2011 r.) nie stwierdzono negatywnego ich wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Przeprowadzone oględziny wykazały natomiast umieszczenie w pasie dwóch dróg trzech reklam bez zezwolenia zarządcy drogi.

[Dowód: akta kontroli str.52-61]

## **1.3. Przygotowanie pracowników do realizacji zadań objętych kontrolą**

<sup>12</sup> Dz. U. z 2013 r. poz. 260 ze zm., zwana dalej „ustawą o drogach”.

<sup>13</sup> Zwanych dalej „POR”.

<sup>14</sup> Nr 9/G/2011 z 8 kwietnia 2011 r. na okres od 10 kwietnia 2011 r. do 31 grudnia 2011 r. i nr 63/G/2011 z 18 listopada 2011 na okres od 1 stycznia 2011 r. do 31 grudnia 2011 r.

Na dzień 30 czerwca 2013 r. w Zarządzie zatrudnionych było 44 pracowników, z których 11, w tym dwóch zatrudnionych na stanowiskach nierobotniczych (Kierownik GK i Starszy Specjalista ds. Inżynierii Ruchu i Uzgodnień Lokalizacyjnych<sup>15</sup>) wykonywało zadania związane z zarządzaniem drogami.

[Dowód: akta kontroli str. 62]

Powierzone Kierownikowi i Specjaliście ds. Inżynierii Ruchu obowiązki w zakresach czynności (dotyczące zarządzania drogami), obejmowały tylko część zadań zarządcy drogi określonych w art. 20 ust. 10 ustawy o drogach. Kierownikowi GK powierzono bowiem: dokonywanie przeglądów stanu technicznego dróg gminnych; udział w kontrolach oznakowania pionowego, poziomego, przejazdów kolejowych i obiektów mostowych; nadzór i kontrolę techniczną prowadzonych robót w zakresie utrzymania dróg; realizowanie innych obowiązków wynikających z powszechnie obowiązujących przepisów prawa. Z kolei Specjaliście ds. Inżynierii Ruchu powierzono obowiązki: wydawania zezwoleń na zajmowanie pasa drogowego; udziału w przekazywaniu terenu i odbiorze robót prowadzonych w pasie drogowym; uczestniczenia w objazdach dróg z udziałem komisji bezpieczeństwa pod względem oznakowania, bezpieczeństwa ruchu i stanu bieżącego nawierzchni; rozpatrywania wniosków o zmianę organizacji ruchu i opiniowanie projektów docelowej organizacji ruchu i na czas prowadzonych robót; współudziału w przeglądach dróg i typowaniu ich do remontów; bieżącej aktualizacji metryk dróg; gromadzenia i udostępniania danych o sieci dróg publicznych.

[Dowód: akta kontroli str. 63-70]

Kierownik GK i Specjalista ds. Inżynierii Ruchu posiadali wiedzę i wieloletnie doświadczenie w zakresie zarządzania drogami oraz uczestniczyli w specjalistycznych szkoleniach. Nie posiadali uprawnień do dokonywania kontroli okresowych, o których mowa w art. 62 ust. 1 ustawy Prawo budowlane.

[Dowód: akta kontroli str. 71-86]

#### **1.4. Dane o sieci zarządzanych dróg publicznych**

Na koniec grudnia 2012 r. łączna długość 111 gminnych dróg publicznych na terenie Gminy Czeladź<sup>16</sup> wynosiła 46,356 km (w tym 41,741 km dróg miało nawierzchnię twardą).

[Dowód: akta kontroli str. 87-88]

Zarząd terminowo składał do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad<sup>17</sup> sprawozdania o sieci dróg publicznych. W sprawozdaniu za 2012 r. Zarząd wykazał wzrost długości gminnych dróg publicznych do 48,476 km, uwzględniając długość dwóch nowo wybudowanych dróg, które nie zostały jeszcze zaliczone do kategorii dróg gminnych.

[Dowód: akta kontroli str. 87-101]

<sup>15</sup> Zwany dalej „Specjalistą ds. Inżynierii Ruchu”.

<sup>16</sup> Ujętych w uchwale nr 1393/383/III/2010 Zarządu Województwa Śląskiego z 15 czerwca 2010 r. w sprawie nadania numerów drogom gminnym na terenie gminy Czeladź, dalej zwana uchwałą Zarządu Województwa Śląskiego.

<sup>17</sup> Zwanej dalej „GDDKIA”

Zarząd administrował dwoma odcinkami drogi powiatowej nr 4701S w Czeladzi (ul. Szpitalnej i ul. 1 Maja) o łącznej długości 0,366 km, na podstawie porozumienia z 23 lutego 2009 r.<sup>18</sup>, zawartego przez Burmistrza Czeladzi i Zarząd Powiatu Będzińskiego na okres od 1 kwietnia 2009 r. do 31 grudnia 2013 r. Zakres przejętych obowiązków obejmował m.in.: utrzymanie nawierzchni dróg, chodników, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą, bieżące utrzymanie i uzupełnianie oznakowania, realizację zadań w zakresie inżynierii ruchu (zakres nie obejmował prowadzenia dokumentacji drogi).

[Dowód: akta kontroli str. 104-106]

Na drogach gminnych, według informacji KPP w Będzinie, w 2011 r. doszło do czterech wypadków, w których zginęła jedna osoba i trzy zostały ranne. W 2012 r. doszło do jednego wypadku (jedna osoba ranna), a w I połowie 2013 r. do dwóch wypadków (dwie ranne osoby).

[Dowód: akta kontroli str. 107-115]

### **1.5. Prowadzenie wymaganej dokumentacji zarządzanych dróg**

Ewidencja dróg składała się z książek 31 dróg oraz metryk 74 dróg, dziennika objazdu dróg, książki obiektu mostowego, karty obiektu mostowego i wykazu obiektów mostowych. Książki dróg zawierały zapisy dokonane w czasie ich zakładania, tj. w latach 2000 - 2008.

Z 31 książek dróg, 20 było zgodnych z wzorem określonym w załączniku nr 1 do rozporządzenia w sprawie ewidencji dróg publicznych, natomiast 11 prowadzonych było według wzoru obowiązującego w momencie ich zakładania, określonego w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej z 28 lutego 2000 r. w sprawie numeracji i ewidencji dróg oraz obiektów mostowych.

[Dowód: akta kontroli str. 132-136, 220]

Prowadzono dzienniki objazdu wszystkich dróg, zgodnie z wzorem, określonym w załączniku nr 2 do rozporządzenia w sprawie ewidencji dróg publicznych. W dziennikach odnotowano tylko objazdy dróg gminnych dokonane przez Kierownika GK w dniach 23 - 27 maja 2011 r.; 7 - 18 maja 2012 r. i 26 kwietnia do 20 maja 2013 r.

[Dowód: akta kontroli str. 26-30]

Spośród 111 zarządzanych dróg, Zarząd posiadał zatwierdzone POR dla 31 pełnych odcinków dróg, a dla 9 dróg zatwierdzone POR obejmujące ich odcinki.

[Dowód: akta kontroli str. 163-189]

### **1.6. Kontrola zarządcza obejmująca czynności związane z oznakowaniem zarządzanych dróg**

Zgodnie z § 8 regulaminów organizacyjnych Zarządu z 2009 r. i z 2013 r. do zakresu działania Dyrektora należała m.in. kontrola realizacji zadań

---

<sup>18</sup> Porozumienie podpisane zostało po podjęciu uchwały przez Radę Miasta Czeladzi.

i przestrzeganie przepisów prawa, koordynacja i kontrola pracy podległych działów i samodzielnych stanowisk pracy.

W Zarządzie nie były określone procedury kontroli wewnętrznej oraz kontroli zarządczej, a w strukturze jednostki nie funkcjonowała komórka kontroli wewnętrznej lub audytu.

[Dowód: akta kontroli str. 10-25, 117-131, 408-409]

W dokumentacji Działu GK nie było pisemnych potwierdzeń dokonywania kontroli zarządczej (z wyjątkiem dokumentów dotyczących dokonywanych wydatków). W badanym okresie kontrola realizacji przez pracowników obowiązków, polegała głównie na sprawdzaniu przez Kierownika GK i brygadzystę wykonywania przez pracowników fizycznych prac wyznaczanych im na codziennych odprawach.

[Dowód: akta kontroli str. 27-29, 32-47, 54-57, 450-452]

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki, w zakresie tworzenie warunków do wykonywania zadań związanych z zapewnieniem właściwego oznakowania dróg, stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Do czerwca 2013 r. w Zarządzie nie została zaprowadzona ewidencja dróg spełniająca wymagania rozporządzenia w sprawie ewidencji dróg publicznych, obejmująca wszystkie 111 zarządzanych dróg. W szczególności:

- Nie zostały założone książki dla 80 zarządzanych dróg (72 %). Stanowiło to naruszenie § 9 ust. 1 pkt 1 i § 10 ww. rozporządzenia, a także – w przypadku książek prowadzonych dla 11 dróg § 21 ust. 3 określającego, że aktualizacji ewidencji dróg założonej dla dróg na podstawie dotychczasowych przepisów, należało dokonać do 10 maja 2008 r.
- Posiadane książki 31 dróg nie były bieżąco aktualizowane, co stanowiło naruszenie przepisów § 16 ww. rozporządzenia, stanowiących, że aktualizacji dokonuje się na bieżąco, nie później niż do końca pierwszego kwartału kolejnego roku kalendarzowego za rok kalendarzowy bezpośrednio poprzedzający. W książkach tych nie ujęto bowiem m.in. wpisów o 20 zrealizowanych w latach 2011 - 2012 ich remontach i modernizacjach oraz o ośmiu dokonanych zmianach organizacji ruchu. Ponadto we wszystkich książkach dróg wpisane numery dróg nie odpowiadały numerom nadanym uchwałą Zarządu Województwa Śląskiego .
- W prowadzonych dziennikach objazdów dróg nie były ujmowane wszystkie dokonywane kontrole dróg i ich oznakowania, co było niezgodne z załącznikiem nr 2 do rozporządzenia w sprawie ewidencji dróg publicznych. Nie ujęto m.in. sześciu kontroli oznakowania części dróg<sup>19</sup> przeprowadzonych wspólnie przez przedstawicieli Komendy Powiatowej Policji w Będzinie<sup>20</sup>, Powiatowego Zarządu Dróg w Będzinie<sup>21</sup>, Straży Miejskiej w Czeladzi oraz

<sup>19</sup> W dniach 15 kwietnia, 26 sierpnia i 27 października 2011 r., 11 maja i 29 października 2012 r. oraz 1 marca 2013 r.

<sup>20</sup> Zwana dalej „KPP”

<sup>21</sup> Zwany dalej „PZD”, działający na podstawie upoważnienia Starosty Będzińskiego, będącego organem zarządzającym ruchem na terenie powiatu będzińskiego.

pracowników Zarządu, w trakcie których formułowane były wobec Zarządu zalecenia do realizacji. Ponadto w dziennikach objazdu, nie podawano daty wykonania formułowanych zaleceń, co również stanowiło naruszenie ww. przepisów.

[Dowód: akta kontroli str. 26-30, 33-47, 132-135]

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że książek dróg nie założono ze względu na małą ilość środków finansowych przeznaczanych na bieżące utrzymanie dróg. Stwierdził również że z powodu braku środków nie zlecano uprawnionym osobom opracowywania danych koniecznych do aktualizacji książek dróg. NIK nie podziela wyjaśnień dotyczących przyczyn braku aktualizacji książek dróg, wskazując, że obowiązujące przepisy nie wymagają dokonywania wpisów aktualizacyjnych przez osoby z uprawnieniami, a jedynie przez osoby upoważnione.

[Dowód: akta kontroli str. 403-405]

Kierownik GK wyjaśniła, że z powodu braku czasu i szybkiego reagowania na stwierdzone nieprawidłowości nie ujmowała w dziennikach objazdu dróg wszystkich dokonywanych objazdów. Stwierdziła również, że ujmowanie danych o kontrolach oznakowania dróg prowadzonych z udziałem przedstawicieli KPP i PZD, jej zdaniem byłoby powielaniem informacji ujętych w sporządzanych z tych kontroli protokołach. Natomiast brak wpisów dat wykonania zaleceń wyjaśniła ujmowaniem tych informacji w tzw. „wykazie wykonanych robót i prac” prowadzonym osobno dla każdego roku.

[Dowód: akta kontroli str. 408-410]

2. Zarząd nie zapewnił rzetelnego nadzoru nad przestrzeganiem przez podmioty gospodarcze zasad umieszczania reklam w pasie dróg gminnych. Oględziny dwóch dróg (ulic) wykazały, że w ich pasie<sup>22</sup> znajdowały się trzy reklamy (o wymiarach: 40 cm x 84 cm, 100 cm x 60 cm i 100 cm x 100 cm), na których umieszczenie nie zostały przez Zarząd wydane zezwolenia, co stanowiło naruszenie art. 40 ust. 1 w zw. z art. 40 ust.2 pkt. 3 ustawy o drogach.

[Dowód: akta kontroli str. 59-61, 63-70]

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że reklamy w pasie drogowym nie były inwentaryzowane bo pracownik zajmujący się wydawaniem zezwoleń na zajęcie pasa drogowego, z uwagi na liczne inne obowiązki, nie był w stanie zweryfikować stanu istniejącego w tym zakresie.

[Dowód: akta kontroli str. 406-407]

3. Zarząd przekazał GDDKiA nierzetelne dane w sprawozdaniu o sieci zarządzanych dróg publicznych za 2012 r., ujmując w nim dwie nowo wybudowane

---

<sup>22</sup> Na ul. 21 Listopada dwie reklamy i na ul. Orzeszkowej jedna reklama

drogi (ulice Letnią i Gdańską) o łącznej długości 2,12 km, nie zaliczone uchwałą Rady Miejskiej do kategorii dróg gminnych.

[Dowód: akta kontroli str. 87-101]

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że drogi ujęto w sprawozdaniu, gdyż zostały wybudowane na podstawie ustawy z 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych<sup>23</sup>. NIK zwraca uwagę, że podniesiona w wyjaśnieniu Dyrektora okoliczność, dotycząca zasad pozyskiwania nieruchomości gruntowych na potrzeby budowy dróg, nie ma związku z przepisami ustawy o drogach, regulującymi zasady zaliczania dróg do kategorii dróg publicznych.

[Dowód: akta kontroli str. 135]

4. Dyrektor nie zapewnił funkcjonowania skutecznej i efektywnej kontroli zarządczej w zakresie realizacji zadań dotyczących zarządzania drogami gminnymi (w tym ich oznakowania), Nieprawidłowości stwierdzone w toku kontroli, w ocenie NIK były w znacznej mierze spowodowane brakiem odpowiednich procedur kontroli zarządczej w Zarządzie, w zakresie spraw objętych kontrolą. Zapewnienie funkcjonowania efektywnej i skutecznej kontroli zarządczej należy, zgodnie z art. 69 ust. 1 pkt 3 ustawy z 27 sierpnia 2009 r o finansach publicznych<sup>24</sup>, do obowiązków kierownika jednostki sektora finansów publicznych.

[Dowód: akta kontroli str. 10-25, 117-131,408-409]

*Uwagi dotyczące  
badanej  
działalności*

Według stanu na koniec kwietnia 2013 r. zatwierdzone projekty organizacji ruchu drogowego<sup>25</sup> obejmujące całe odcinki dróg Zarząd posiadał tylko dla 31 spośród 111 zarządzanych dróg gminnych (w przypadku dalszych 9 dróg posiadał POR dotyczące ich fragmentów). W ocenie NIK, brak ustalonych stałych organizacji ruchu dla większości dróg gminnych, a także nieposiadanie dla zarządzanych dróg rzetelnie prowadzonych ich ksiąg, mógł mieć wpływ na obniżenie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

**Ocena cząstkowa**

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

## **2. Utrzymanie oznakowania na drogach publicznych przez Zarząd**

*Opis stanu  
faktycznego*

### **2.1. Wydatki na utrzymanie zarządzanych dróg publicznych i ich oznakowania.**

Wydatki na drogi wynosiły 17.277,0 tys. zł w 2001 r., 2.122,0 tys. zł w 2012 r. i 1.035,0 tys. zł w I półroczu 2013 r., w tym na budowę i przebudowę dróg odpowiednio 17.112, 0 tys. zł, 1.924,0 tys. zł i 977,0 tys. zł<sup>26</sup>.

Na remonty i bieżące utrzymanie dróg i obiektów drogowych wydatkowano 199,0 tys. zł w 2011 r. (100 % planu); 257,0 tys. zł w 2012 r. (78,6% planu) i 58,0 tys. zł i w I półroczu 2013 r. (29% planowanych na cały rok). Wydatki na utrzymanie oznakowania wynosiły odpowiednio 12,0 tys. zł; 21,0 tys. zł i 5,6 tys. zł.

[Dowód: akta kontroli str. 190]

<sup>23</sup> Dz. U. z 2013 r. poz. 687

<sup>24</sup> Dz. U. z 2013 r., poz. 885 ze zm., zwana dalej „ustawą o finansach publicznych”.

<sup>25</sup> Zwanych dalej „POR”.

<sup>26</sup> Główną pozycję stanowił projekt „Gospodarcza Brama Śląska” wraz z infrastrukturą (niezwiązany z poprawą stanu organizacji ruchu i oznakowania dróg) na który wydatkowano: 15.939 tys. zł, 1.934 tys. zł i 977 tys. zł.

Wydatki na zakup i utrzymanie oznakowania nie były planowane, a na etapie sporządzania projektu budżetu ujmowano je łącznie z innymi wydatkami bieżącymi. Główna Księgowa wyjaśniła, że w toku wykonywania budżetu środki na drogi wydatkowane według bieżących potrzeb, uwzględniając hierarchię wydatków, ustalaną przez Kierownika GK.

[Dowód: akta kontroli str. 191]

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że w latach objętych kontrolą wydatki na zakupy oznakowania i jego remonty nie zapewniały realizacji potrzeb. Stwierdził, że w uchwałach budżetowych Gminy zabezpieczono środki finansowe na poziomie niższym od koniecznego i wnioskowanego<sup>27</sup>.

Zarząd w każdym roku objętym kontrolą, na etapie sporządzania budżetu, planował środki (15 - 20 tys. zł) na dokończenie ewidencji dróg. Główna księgowa wyjaśniła, że otrzymane środki w paragrafie 4300 nie były wystarczające do założenia ksiąg dróg z uwagi na inne pilne wydatki.

NIK mając na uwadze niewykorzystanie przez Zarząd w 2012 r. blisko 19 % z zaplanowanych 232 tys. zł wydatków na remonty i bieżące utrzymanie dróg, nie podziela wyjaśnień Dyrektora Zarządu i Głównej Księgowej, że przydzielane środki finansowe nie zapewniały np. dokończenia ewidencji dróg.

[Dowód: akta kontroli str. 190-219]

W latach 2011-2013 (I półrocze) Zarząd nie otrzymywał środków finansowych ze źródeł zewnętrznych na działania związane z poprawą stanu organizacji ruchu i oznakowania dróg.

[Dowód: akta kontroli str. 220]

## **2.2. Stan oznakowania zarządzanych dróg**

Na 30 kwietnia 2013 r. na drogach gminnych było 661 znaków pionowych oraz 26 szt. (i 216 m) urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego<sup>28</sup>. Na 23 odcinkach dróg było oznakowanie poziome P-10 (przejścia dla pieszych), a na 13 odcinkach dróg 4.080 metrów linii segregacyjnych.

[Dowód: akta kontroli str. 221]

Poza kontrolami oznakowania dróg przeprowadzonymi wspólnie z przedstawicielami PZD i KPP (omówionymi w punkcie 3.2. wystąpienia), w Zarządzie nie podejmowano innych działań w zakresie weryfikacji oznakowania dróg, m.in. sprawdzania jego zgodności z zatwierdzonymi POR.

[Dowód: akta kontroli str. 401]

Zarząd nie posiadał danych o liczbie znaków drogowych nie spełniających warunków określonych w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych dla znaków drogowych. Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że nie może określić, jaka część oznakowania pionowego i poziomego znajdującego się na drogach gminnych nie spełnia wymogów obowiązujących przepisów.

[Dowód: akta kontroli str. 261-263]

<sup>27</sup> Analiza projektów budżetów i uchwalonych budżetów na lata 2011- 2013 w § 4210 i 4300 wykazała, że kwoty otrzymane przez Zarząd na zadania związane z utrzymaniem dróg, stanowiły odpowiednio 61,5%, 77,6 % i 44,4% wnioskowanych.

<sup>28</sup> 6 tablic prowadzących, 6 słupków przeszkodowych, 1 oznakowanie skrajni, 1 lustro drogowe, 12 progów zwalniających i 216 metrów barierek.

W okresie objętym kontrolą Zarząd zakupił jedno urządzenie bezpieczeństwa ruchu drogowego (lustro), 15 tablic i 93 znaki drogowe, z tego 22 szt. w 2011 r., 55 szt. w 2012 r. i 16 szt. w I połowie 2013 r. Wydatki na te zakupy wyniosły odpowiednio 8,3 tys. zł, 12,9 tys. zł i 2,9 tys. zł.

[Dowód: akta kontroli str. 221-260]

Z uwagi na kwoty wydatkowane na zakup oznakowania, nie stosowano postanowień obowiązującego w Zarządzie regulaminu postępowania przy udzielaniu zamówień publicznych<sup>29</sup>, za wyjątkiem procedury sporządzania wniosków określających przedmiot zamówienia, wartość i dostawcę, i ich zatwierdzania przez Dyrektora Zarządu.

[Dowód: akta kontroli str. 264-282]

Zamówień znaków dokonywano drogą elektroniczną i telefonicznie, a ich odbiór u dostawcy (w firmie UNISTOP z Czeladzi) przeprowadzano pod względem ilościowym. Nie formułowano wobec dostawcy wymagań dotyczących zgodności znaków z obowiązującymi przepisami oraz nie wskazywano rozmiaru zamawianych znaków. Kierownik GK wyjaśniła, że nie określano wielkości znaków, gdyż przyjęte było, że znaki dostarczane są w rozmiarze średnim, chyba że wskazany został inny ich rozmiar.

Oględziny znaków pionowych oraz analiza faktur zakupu znaków w roku 2013<sup>30</sup> wykazały, że znaki pionowe, typu B, kupowano w rozmiarze średnim. W okresie objętym kontrolą nie reklamowano dostarczonych znaków.

[Dowód: 222-260, 284-291, 347-358, 408-409]

Oględziny 20 znaków znajdujących się w magazynie wykazały, że wszystkie posiadały na odwrotnej stronie tarczy dane identyfikujące producenta znaku, typ zastosowanej folii odblaskowej oraz miesiąc i rok produkcji, wymagane pkt 1.2.2. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla znaków drogowych.

[Dowód: akta kontroli str. 292-294, 347-355]

W 2013 r. nie ponoszono wydatków na zakup oznakowania o którym mowa w § 11 pkt 1-6 rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem na drogach, tj. m.in. znaków lub urządzeń w związku z robotami lub czynnościami na drodze, znaków informacyjnych oznaczających obiekty usługowe, szlaki turystyczne i rowerowe.

[Dowód: akta kontroli str. 284-291]

Zarząd w okresie objętym kontrolą, za wyjątkiem jednego przypadku<sup>31</sup>, oznakowanie poziome ulic wykonywał we własnym zakresie. W zawartej w tym przypadku umowie z 24 stycznia 2011 r. na wartość brutto 5,2 tys. zł., prawidłowo zabezpieczono interesy zamawiającego, w tym dotyczące kar umownych.

[Dowód: akta kontroli str. 295-309, 408-409]

<sup>29</sup> Zarządzenie nr 14/2010 z 28 stycznia 2010 r. i zarządzenie nr 20/2013 z 30 stycznia 2013 w sprawie wprowadzenia Regulaminu postępowania przy udzielaniu zamówień publicznych

<sup>30</sup> Dowodów zamówień z lat 2011-2012 Zarząd nie posiadał.

<sup>31</sup> Miejskiemu Przedsiębiorstwu Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Sp. z o.o. w Siemianowicach Śląskich zlecono za cenę 5166 zł brutto malowanie poziome skrzyżowania ulic Wojkowskiej i Szpitalnej w Czeladzi.

### **2.3. Zgodność oznakowania zarządzanych dróg z ustaloną organizacją ruchu**

W okresie objętym kontrolą Dyrektor PZD w Będzinie, działając z upoważnienia Starosty Będzińskiego, zatwierdził dziewięć POR dla fragmentów dróg gminnych. Dla wszystkich zmian Zarząd uzyskał opinię KPP w Będzinie.

W żadnej z wydanych decyzji zatwierdzających POR, nie był określony, wymagany § 8 ust. 7 rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem na drogach termin w którym organizacja ruchu powinna być wprowadzona. W wydanych decyzjach PZD wymagał – jak to określono - aby po wykonaniu oznakowania, wykonawca oznakowania lub inwestor zwołał w ciągu 14 dni jego odbiór celem dopuszczenia do ruchu.

[Dowód: akta kontroli str. 310-311]

W przypadku pięciu POR<sup>32</sup>, Zarząd – zgodnie z § 12 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem na drogach - powiadomił pisemnie KPP oraz Starostę (PZD), z 7 dniowym wyprzedzeniem, o dacie odbioru wdrażanej organizacji ruchu, a na okoliczność dokonania tego odbioru sporządzone zostały komisyjne protokoły dopuszczenia organizacji do ruchu. W jednym przypadku odbioru organizacji ruchu<sup>33</sup>, komisja dokonała jeden dzień przed zatwierdzeniem POR.

W przypadku pozostałych czterech POR<sup>34</sup> Zarząd nie posiadał dowodów o poinformowaniu KPP i PZD o terminach wprowadzenia nowej organizacji ruchu oraz protokołów o dokonaniu jej komisyjnego odbioru i dopuszczenia do ruchu.

[Dowód: akta kontroli str. 310 - 344]

Przeprowadzone oględziny 13 odcinków dróg posiadających zatwierdzone POR (w tym dziewięciu odcinków dróg na których zmiany organizacji ruchu wprowadzono w badanym okresie) wykazały, że w sześciu przypadkach istniejąca na nich organizacja ruchu była zgodna z zatwierdzoną<sup>35</sup>.

[Dowód: akta kontroli str. 310-311]

### **2.4. Przestrzeganie wybranych warunków technicznych stosowania oznakowania pionowego i poziomego dróg**

W wyniku oględzin 112 znaków drogowych umieszczonych w 80 punktach zarządzanych dróg ustalono, że 12 znaków (10,1%) ustawionych w 11 punktach spełniało wymogi i warunki techniczne określone w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych dla znaków drogowych.

[Dowód: akta kontroli str. 347-358]

Przeprowadzone oględziny trzech gminnych dróg publicznych<sup>36</sup>, w sąsiedztwie których zlokalizowane były obiekty szczególnie uczęszczane przez dzieci w wieku

<sup>32</sup> POR dla ul. Kombatantów, skrzyżowania ul. Batorego i 3 Szyb, skrzyżowania ul. Mysłowickiej, Modrzejowskiej i Żwirki i Wigury, ul. Szkolnej i Żabiej

<sup>33</sup> Organizacja ruchu na skrzyżowaniu ulic Mysłowickiej, Modrzejowskiej i Żwirki i Wigury.

<sup>34</sup> Dotyczących: przejścia dla pieszych na ul. 27 Stycznia; ruchu dwukierunkowego na odcinku ul. Nowej; trzech przejść dla pieszych na ul. Konopnickiej; dwóch przejść na skrzyżowaniu ulic Orzeszkowej i Wyspiańskiego; oznakowania poziomego na skrzyżowaniu ul. Orzeszkowej i Wyspiańskiego.

<sup>35</sup> Niezgodności stwierdzono na ul. Konopnickiej, ul. 11 Listopada, ul. Spacerowej, ul. Szpitalnej, ul. Szkolnej, ul. Żabiej; na skrzyżowaniu ulic Konopnickiej, Orzeszkowej i Wyspiańskiego.

<sup>36</sup> Ulic: Lwowskiej, Szkolnej i Spacerowej.

od 7 do 15 lat, wykazały, że drogi były oznakowane znakami A-17 (dzieci), znakami P-10 i D-6 (przejście dla pieszych) i tabliczkami T-27 (wskazującymi, że przejście dla pieszych jest szczególnie uczęszczane przez dzieci). Na ulicach Szkolnej i Spacerowej część znaków D-6 i tabliczek T-27, nie była ujęta w zatwierdzonych POR, a na ulicy Spacerowej jeden znak A-17 ustawiony był w odległości 33 m, tj. mniejszej od obowiązującej, od miejsca wymagającego szczególnej ostrożności.

[Dowód: akta kontroli str. 347-355, 359, 371]

W pięciu wdrażanych w okresie objętym kontrolą POR<sup>37</sup> planowano zastosowanie oznakowania poziomego. Oględziny tych odcinków dróg wykazały, że oznakowanie poziome było zgodne z zatwierdzonymi POR oraz trwałe i widoczne.

[Dowód: akta kontroli str. 347-358]

## **2.5. Przestrzeganie wybranych warunków technicznych stosowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego**

Na terenie miasta Czeladzi przy występujących łukach dróg gminnych nie stosowano słupków prowadzących U-1<sup>38</sup>.

[Dowód: akta kontroli str. 366]

Oględziny czterech odcinków dróg<sup>39</sup> na których występowały niebezpieczne łuki poziome (których geometria mogła być zaskoczeniem dla kierujących lub które miały promień mniejszy od normatywnego), wykazały, że na żadnym nie stosowano tablic prowadzących. Na ulicy 3 Szyb z uwagi na ograniczenie widoczności na łuku i zwężenie drogi, zastosowano znak B-20 (stop).

[Dowód: akta kontroli str. 372-374]

Znajdujący się na poddanych oględzinom odcinkach dróg jeden obiekt w skrajni drogi (ul. Spacerowa) był oznakowany. Zarząd nie posiadał inwentaryzacji obiektów (w tym drzew) znajdujących się w skrajni dróg, a w toku przeprowadzonych oględzin nie stwierdzono (poza ww. przypadkiem), drzew i obiektów w skrajni poziomej dróg gminnych.

[Dowód: akta kontroli str. 350-355, 366-367]

## **2.6. Oznakowania prowadzonych na drogach i w pasie drogowym robót budowlanych**

Spośród czterech skontrolowanych umów<sup>40</sup> dotyczących wykonywania robót drogowych, w trzech nie określono, która ze stron umowy odpowiada za wprowadzenie czasowej organizacji ruchu, a także nie zobowiązano wykonawcy do oznakowania prowadzonych na odcinku drogi robót. W czwartej umowie (nr 55/Rb/WG/05/10) zapewnienie czasowej organizacji ruchu przypisano

<sup>37</sup> Skrzyżowanie ul. Mysłowickiej, Modrzejowskiej i Żwirki i Wigury, skrzyżowanie ulic Orzeszkowej i Wyspiańskiego, ul. Szkolna, ul. 27 Stycznia, Konopnickiej.

<sup>38</sup> Zgodnie z pkt 2.1 załącznika 4 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla znaków, słupków tych można nie stosować na odcinkach dróg z chodnikami oraz na terenie miast.

<sup>39</sup> Ul. Czarnomskiego, ul. Buczka, ul. Ks. Skorupki i ul. 3 Szyb.

<sup>40</sup> Malowania oznakowania poziomego na ul. Szpitalnej (umowa nr 23/U/WG/01/2011 z 24 stycznia 2011 r.); remontu nawierzchni ulicy Betonowej (umowa nr 29/RB/WG/05/13 z 10 maja 2013 r.); remontu nawierzchni ulicy i chodnika ul. 27 Stycznia (umowa nr 45/Rb/WG/06/12 z 15 czerwca 2012 r.) i realizacja zadania inwestycyjnego „Gospodarcza Brama Śląska” (umowa nr 55/Rb/WG/05/10 z 10 maja 2010 r.).

wykonawcy, zobowiązując go również do oznakowania prowadzonych robót drogowych.

[Dowód: akta kontroli str. 297-298, 436-448]

Przeprowadzona analiza pięciu spraw<sup>41</sup> dotyczących zajęcia pasa drogowego dróg gminnych wykazała, że Zarząd wydając w tych sprawach decyzje wymagał od wykonawców robót przedstawienia zatwierdzonego tymczasowego POR, którego termin ważności odpowiadał terminowi zajęcia pasa wskazanemu w decyzji. Po zakończeniu robót pracownik Zarządu w protokole potwierdzał przywrócenie pasa drogowego do stanu pierwotnego.

[Dowód: akta kontroli str. 366, 377-386]

Prowadzone przez pracowników Zarządu roboty drogowe, w okresie objętym kontrolą, były realizowane bez zatwierdzania tymczasowego POR.

[Dowód: akta kontroli str. 387-388, 454-509]

Ogłędziny przeprowadzone na odcinkach ulic: Orzeszkowej, Bytomskiej i 3 Szyb, na których w 2012 r. zakończono roboty w pasie drogowym, nie wykazały utrudnień z nimi związanych.

[Dowód: akta kontroli str. 392-400]

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki, w zakresie utrzymania oznakowania na drogach publicznych, stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Zarząd wprowadzając zatwierdzoną organizację ruchu, w przypadku czterech spośród dziewięciu zbadanych POR, nie dopełnił ustalonego w § 12 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem na drogach, obowiązku zawiadomienia organu zarządzającego ruchem i właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, z co najmniej 7 dniowym wyprzedzeniem. W przypadkach tych Zarząd nie zrealizował również ustalonego w decyzjach PZD, obowiązku zwołania odbioru organizacji ruchu, w terminie 14 dni od daty jej wprowadzenia.

[Dowód: akta kontroli str. 310-340]

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że zmiany organizacji ruchu na ul. 27 Stycznia (wprowadzenie przejścia dla pieszych) i na ul. Nowej (wprowadzenie ruchu dwukierunkowego) zostały zaakceptowane w trakcie kontroli dróg w dniu 26 sierpnia 2011 r., przeprowadzonej z udziałem przedstawicieli KPP i PZD. Stwierdzał, że potraktowano to jako odbiór nowej organizacji ruchu.

Natomiast w przypadku przejść dla pieszych na ul. Konopnickiej oraz na skrzyżowaniu ulic Orzeszkowej i Wyspiańskiego, Dyrektor stwierdził, że wykonane przejścia nie stanowiły nowej organizacji ruchu, lecz usankcjonowały przechodzenie pieszych przez jezdnię, zgodnie z art. 13 ustawy z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym.

Z kolei w sprawie braku odbioru oznakowania poziomego na skrzyżowaniu ul. Orzeszkowej i Wyspiańskiego) Dyrektor stwierdził, że oznakowanie to nie stanowiło nowej organizacji ruchu, lecz uzupełnienie istniejącej organizacji ruchu

<sup>41</sup> Decyzje nr 17/G/2012, 35/G/2012, 65/G/2012, 70/G/2012 i 72/G/2012.

oraz, że w trakcie kontroli oznakowania dróg w dniu 29 października 2012 r. nie wniesiono zastrzeżeń do istniejącej organizacji ruchu.

[Dowód: akta kontroli str. 311, 341-344]

NIK zwraca uwagę, że podnoszone przez Dyrektora w wyjaśnieniach okoliczności, nie zwalniały Zarządu z obowiązku zawiadomienia organu zarządzającego ruchem i komendanta Policji, z co najmniej z 7 dniowym wyprzedzeniem, o terminie wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu. Ponadto NIK wskazuje, że przepisy art. 13 ustawy Prawo o ruchu drogowym, nie uprawniają zarządu drogi do dokonywania zmian organizacji ruchu na drogach, przez wykonywanie na nich przejść dla pieszych. Zmiany takie muszą być dokonywane zgodnie z przepisami rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem na drogach.

2. W kontrolowanym okresie wprowadzano zmiany w istniejącej organizacji ruchu bez zatwierdzenia POR przez organ zarządzający ruchem oraz dokonywano zmian istniejącej organizacji ruchu przed zatwierdzeniem tej zmiany przez właściwy organ. Naruszono tym samym § 4 ust. 1 w zw. z § 1 ust.2 pkt.1 lit. b) rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem na drogach. Powyższe stwierdzono w przypadkach:

- oznakowania poziomego i pionowego przejść dla pieszych na ul. Orzeszkowej, Konopnickiej i Wyspiańskiego, które wykonano odpowiednio 19 maja i 21 czerwca 2011 r., natomiast POR dla tej zmiany został zatwierdzony w dniu 28 czerwca 2011 r.,
- zmiany organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Mysłowickiej, Modrzejowskiej i Żwirki i Wigury, której odbioru dokonano 10 lipca 2012 r., natomiast POR został zatwierdzony 11 lipca 2012 r.

[Dowód: akta kontroli str. 311, 310-340]

Dyrektor wyjaśnił, że przez odbiorem organizacji ruchu na skrzyżowaniu ulic Mysłowickiej, Modrzejowskiej i Żwirki i Wigury, telefonicznie uzgodniono z przedstawicielem PZD, że POR jest poprawny i będzie zatwierdzony. Stwierdził, że osoba zatwierdzająca POR z datą 11 lipca 2012 r. uczestniczyła w odbiorze oznakowania w dniu 10 lipca 2012 r. Natomiast wprowadzenie zmian organizacji ruchu na ul. Orzeszkowej, Konopnickiej i Wyspiańskiego przed zatwierdzeniem POR, wyjaśnił ustaleniami dokonanymi z przedstawicielami KPP i PZD w Będzinie podczas objazdu dróg w dniu 15 kwietnia 2011 r.<sup>42</sup>.

[Dowód: akta kontroli str. 341-344]

- siedmiu z 13 poddanych oględzinom odcinków dróg posiadających zatwierdzone POR, na których istniejąca w toku dokonywanych oględzin organizacja ruchu była niezgodna z zatwierdzoną. I tak na:
  - ul. Szpitalnej przejście dla pieszych było przesunięte o 12 metrów w stosunku do lokalizacji ustalonej w POR,

<sup>42</sup> W trakcie tego objazdu komisja pozytywnie zaopiniowała wyznaczenie przejść dla pieszych na ul. Wyspiańskiego i Orzeszkowej

- ul. Konopnickiej, zamiast jednego przejścia, były dwa przejścia dla pieszych wraz z pełnym pionowym oznakowaniem,
- ul. Orzeszkowej, ustawiono nieujęta w POR tablicę prowadzącą U-3c oraz brak było przewidzianego tym projektem znaku A-17 (dzieci),
- ul. Szkolnej, stosowano nie ujęte w POR znaki D-6 (przejście dla pieszych) i tabliczki T-27 (wskazującej, że przejście dla pieszych jest szczególnie uczęszczane przez dzieci),
- ul. Spacerowej, stosowano nie ujęte w POR dwa znaki D-6; trzy tabliczki T-27, jeden znak A-17, oznakowanie skrajni poziomej i jedno lustro drogowe. Ponadto na tej ulicy nie było ujętej w POR tablicy prowadzącej U-3d, a tablica U-3c była uszkodzona,
- ul. Żabiej, ustawiono nie ujęte w POR znaki A-7 (ustęp pierwszeństwa) i B-35 (zakaz postoju),
- ul. 11 Listopada, na której nie było znaku B-36 ujętego w POR.

Odpowiedzialna za organizację ruchu na drogach Specjalista ds. Inżynierii Ruchu wyjaśniła, że w przypadkach ulic Szkolnej i Żabiej (znak A-7) rozbieżności w oznakowaniu były spowodowane błędnym sporządzeniem POR przez projektanta i nie ujęciem w nim istniejącego na tych odcinkach oznakowania. Natomiast pozostałe różnice wyjaśniła dokonaniem zmian organizacji ruchu w związku z realizacją wniosków, w tym ustnych, zgłaszanych przez mieszkańców, Straż Miejską i komisję kontrolującą oznakowanie dróg, a także dostosowaniem istniejącej organizacji ruchu do zmienionych przepisów dotyczących stosowania znaków drogowych. Stwierdziła również, że w tych przypadkach, do dokonanych zmian organizacji ruchu nie były zgłaszane uwagi kontroli przeprowadzanej przez przedstawicieli KPP i PZD.

[Dowód: akta kontroli str. 311, 347-358, 360-370, 510]

3. Prace drogowe realizowane przez Zarząd w badanym okresie na drogach gminnych (siłami własnymi lub przy pomocy wykonawców zewnętrznych), wymagające zmiany organizacji ruchu, prowadzono bez zatwierdzenia tymczasowej organizacji ruchu na czas ich prowadzenia. Odpowiedzialna za utrzymanie dróg Kierownik GK wyjaśniła powyższe pilną potrzebą wykonywania prac drogowych. Natomiast Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że przy realizacji ww. prac siłami własnymi stosowano powtarzalne schematy umieszczania na drodze znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu, określone w nieobowiązującej instrukcji z 1992 r. oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym.

[Dowód kontroli str. 30-32, 387-388, 390-391, 297-298, 436-449, 454-509]

4. Z 112 losowo dobranych do kontroli znaków pionowych i poziomych (znajdujących się w 69 z 80 skontrolowanych punktach dróg) 100 stosowano niezgodne z warunkami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych dla znaków drogowych. Przeprowadzone oględziny wykazały, że:

- wysokość umieszczenia tarcz znaków w 50 punktach (liczona w stosunku do dolnej krawędzi znaku) nie odpowiadała wymogom określonym w pkt. 1.5.3.

- załącznika nr 1 do ww. rozporządzenia, gdyż była mniejsza niż 2,0 m (w przypadku znaków ustawionych na poboczu liczona do powierzchni jezdni) lub 2,2 m (w przypadku znaków ustawionych na chodniku liczona w stosunku do powierzchni chodnika). Najniżej umieszczony znak na chodniku stwierdzono na wys. 1,4m<sup>43</sup>, natomiast na poboczu na wys. 1,2 m<sup>44</sup>;
- odległość tarcz znaków w 33 punktach (krawędzi tarcz) od jezdni, była mniejsza od określonej w pkt. 1.5.3. załącznika nr 1 do ww. rozporządzenia (min. 0,5 m w przypadku znaków ustawionych na poboczu oraz od 0,5 m do 2,0 m od krawędzi jezdni w przypadku znaków ustawionych na chodnikach). Odległość najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku od krawędzi jezdni w skrajnych przypadkach wynosiła 0,0 m<sup>45</sup> i 0,1m<sup>46</sup>;
  - odległość 20 znaków ostrzegawczych i informacyjnych (spośród 28 zbadanych<sup>47</sup>) od miejsca na drodze wymagającego szczególnej ostrożności, była niezgodna z przepisami określonymi w załączniku nr 1 do ww. rozporządzenia, tj. w pkt. 2.1.2 (dla znaków ostrzegawczych zalecana odległość na drodze o dopuszczalnej prędkości równej lub niższej niż 60 km wynosić winna od 50 – 100 m) i pkt. 5.2.6.1 (znaki D-6 umieszcza się w odległości do 0,5 m od krawędzi przejścia od strony nadjeżdżających pojazdów). Stwierdzono, że:
    - w przypadku 10 przejść dla pieszych znak D-6 ustawiony był w odległości większej niż 0,5 m od krawędzi przejścia (odległość ta wynosiła od 1 - 4 m). Natomiast w jednym przypadku<sup>48</sup> znak D-6 ustawiony był 0,3 m od końcowej krawędzi przejścia dla pieszych,
    - w przypadku ośmiu wyniesionych przejść dla pieszych, przy znakach ostrzegawczych A11a (próg zwalniający), które z powodu uwarunkowań terenowych nie można było ustawić w odległościach zgodnych z pkt. 2.1.2. nie stosowano tabliczek T-1, określających rzeczywistą odległość znaku ostrzegawczego od miejsca niebezpiecznego, pomimo, że wymóg taki wynika z pkt. 2.1.3. załącznika nr 1. Odległość znaków A-11, a od przejść wynosiła od 13 - 23,5 m.,
    - w jednym przypadku znak A17 (na ul. Spacerowej) ustawiony był 33 m od miejsca wymagającego szczególnej ostrożności,
  - tarcze znaków B - 2 i B - 36 na ul. Szkolnej odchyłone były w przeciwną stronę od osi jezdni, a tarcze znaków A-20 i B-31 na ul. Nowej były równoległe do osi jezdni, co było niezgodne z pkt.1.5.2. załącznika nr 1 do ww. rozporządzenia (odchylenie tarcz winno wynosić ok. 5° w kierunku jezdni);

<sup>43</sup>Znaki A-11+B-33 na ul. Konopnickiej oraz D-1 + T-6c na skrzyżowaniu ulic Batorego i 3 Szyb

<sup>44</sup>Znaki A-11 +B-33 na ul. Spacerowej oraz B-18 i D-18 na ul. Konopnickiej

<sup>45</sup>Znak A-7 ustawiony na chodniku na ul. Szkolnej

<sup>46</sup>Znaki ustawione na poboczu: D-6 +T-27 na ul. Spacerowej (2x), A-7 na ul. Konopnickiej, D-6 na skrzyżowaniu ul. Orzeszkowej i Wyspiańskiego oraz znak B-2 ustawiony na chodniku na skrzyżowaniu ul. Orzeszkowej i Wyspiańskiego

<sup>47</sup>Zbadano 25 przejść dla pieszych, w tym 8 wyniesionych oraz trzy znaki A-17.

<sup>48</sup>na skrzyżowaniu ulic Modrzejowskiej, Mysłowickiej i Żwirki i Wigury

- 10 spośród 23 skontrolowanych losowo na drogach znaków pionowych na odwrotnej stronie tarcz nie posiadało danych identyfikujących producenta znaku oraz typu zastosowanej folii odblaskowej, a także daty produkcji co było niezgodne z przepisami pkt 1.2.2. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla znaków drogowych;
- 22 znaki typu B (B-2; B-18; B-21; B-31; B-33; B-36) stosowane były w rozmiarze średnim, podczas gdy zgodnie z pkt. 1.2.1. załącznika nr 1 do ww. rozporządzenia, na drogach gminnych należało stosować znaki w rozmiarze małym;
- na czterech poddanych oględzinom niebezpiecznych zakrętach (których geometria mogła być zaskoczeniem dla kierujących lub które miały promień mniejszy od normatywnego), nie stosowano tablic prowadzących, co stanowiło naruszenie pkt. 2.3.2. załącznika nr 4 do ww. rozporządzenia.

[Dowód: akta kontroli str. 311, 347-358, 360-370]

Kierownik GK wyjaśniła, że nieprawidłowa wysokość umieszczenia znaków i nieprawidłowa ich wielkość wynika z niedopatrzenia i kontynuacji wcześniejszego, utrwalonego sposobu postępowania w tym zakresie (montowano znaki na wysokości wynikającej z wcześniej obowiązujących przepisów). Niezachowanie przy lokalizacji znaków odpowiedniej skrajni, tłumaczyła koniecznością montażu znaków na wysięgnikach, co znacznie podnosiłoby koszty ich montażu, natomiast nieprawidłowe ustawienie znaków ostrzegawczych typu A oraz znaków informacyjnych D-6 wyjaśniła uwarunkowaniami terenowymi (istniejąca zabudową i ukształtowaniem terenu) uniemożliwiającymi prawidłowe oznakowanie. Natomiast brak tablic prowadzących na trzech niebezpiecznych łukach dróg wyjaśniała ich przebiegiem w zwartej zabudowie.

[Dowód: akta kontroli str. 423-424]

*Uwagi dotyczące  
badanej  
działalności*

NIK zwraca uwagę, że Zarząd nie posiadał danych o liczbie znaków pionowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu rozmieszczonych na drogach gminnych, wymagających wymiany na zgodne z przepisami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla znaków. Zgodnie z § 2 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków drogowych wymiany znaków pionowych niespełniających wymogów obowiązujących przepisów należało dokonać do 31 grudnia 2010 r. W ocenie NIK nieposiadanie ww. danych świadczy o braku rzetelnej weryfikacji stanu oznakowania dróg gminnych przez pracowników Zarządu podczas bieżących i okresowych objazdów dróg. Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że z uwagi na zbyt małą ilość środków finansowych w pierwszej kolejności uzupełnione były znaki brakujące, zdewastowane lub poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego. Pozostałe istniejące znaki nie były wymieniane gdyż są czytelne i ustawione zgodnie z zasadami ruchu drogowego.

[Dowód: akta kontroli str. 261-263, 311, 347-358, 360-370]

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

### 3. Nadzór Zarządu nad oznakowaniem zarządzanych dróg

#### 3.1. Przeglądy i kontrole stanu technicznego oznakowania sieci zarządzanych dróg

W Zarządzie nie ustalono procedur dotyczących bieżącego reagowania na występujące nieprawidłowości w oznakowaniu oraz dokonywania kontroli stanu zarządzanych dróg w tym ich oznakowania.

[Dowód: akta kontroli str. 117-131]

Jak wyjaśniła Specjalista ds. Inżynierii Ruchu, pracownicy Zarządu dokonywali regularnych objazdów dróg i zgłaszali zniszczenia znaków, konieczność usunięcia roślinności zasłaniającej znaki i inne sytuacje wpływające ujemnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Kierownik GK wyjaśniła ponadto, że Zarząd otrzymuje telefoniczne informacje ze Straży Miejskiej oraz od mieszkańców odnośnie braków i uszkodzeń oznakowania. Interwencje te, przekazywane bieżąco pracownikom do realizacji, nie są ewidencjonowane.

[Dowód: akta kontroli str. 401]

W Zarządzie prowadzono corocznie (na wiosnę) kontrole sieci zarządzanych dróg o której mowa w art. 20 pkt 10 ustawy o drogach. Ponadto kontrole stanu oznakowania dróg były wykonywane poprzez udział pracownika Zarządu w objazdach dróg gminnych pod kątem stanu ich oznakowania, przeprowadzanych wspólnie z przedstawicielami KPP i PZD.

[Dowód: akta kontroli str. 408-409]

Analiza sformułowanych w latach 2011 – 2012, w dziennikach objazdu dróg 41 zaleceń dotyczących 25 odcinków dróg wykazała, że wszystkie wykonano, przy czym 19 zaleceń (dotyczących 14 odcinków dróg) z opóźnieniem w stosunku do wyznaczonego terminu ich realizacji.

[Dowód: akta kontroli str. 30-32]

W latach 2011 - 2013 (I półrocze) Zarząd nie przeprowadzał okresowych kontroli dróg i ich oznakowania, wymaganych ustawą Prawo budowlane. Według zapisów ksiąg dróg ostatnie takie kontrole przeprowadzono w 2001 r. na pięciu odcinkach dróg<sup>49</sup>. W przypadku znajdującego się w ciągu dróg gminnych jednego mostu wymaganą kontrolę 5-letnią wykonano we wrześniu 2010 r., a kontrolę roczną w czerwcu 2012 r.

[Dowód: akta kontroli str. 146-161, 346, 530-622]

W okresie objętym kontrolą Zarząd nie stosował znaków ostrzegawczych do oznakowania odcinków dróg na których wystąpiły uszkodzenia jezdni, gdyż jak wyjaśniła Kierownik GK, zdarzające się uszkodzenia jezdni są usuwane na bieżąco.

[Dowód: akta kontroli str. 408-409]

<sup>49</sup> Książki dróg dla ul. Kościelnej, 11 Listopada, Ogrodowej, Rynkowej i Wyspiańskiego

### **3.2. Kontrole zewnętrzne oznakowania sieci zarządzanych dróg**

Zagadnienia zarządzania drogami, w tym oznakowania dróg gminnych nie były przedmiotem przeprowadzanych w latach 2011 - 2013 (I półrocze) w jednostce kontroli zewnętrznych.

[Dowód: akta kontroli str. 411-417]

W badanym okresie przedstawiciele KPP, PZD i Straży Miejskiej przy współudziale przedstawicieli Zarządu przeprowadzili sześć<sup>50</sup> okresowych kontroli<sup>51</sup> (objazdów) oznakowania części dróg gminnych. Do kontroli typowano drogi, wskazywane przez uczestników komisji oraz drogi dla których zgłaszane były wnioski dotyczące zmiany istniejącej organizacji ruchu.

[Dowód: akta kontroli str. 33-49, 401]

Analiza 17 sformułowanych w toku ww. kontroli zaleceń dotyczących oznakowania dróg gminnych wykazała, że terminowo zrealizowano 10 z nich (59%).

[Dowód: akta kontroli str. 48-48]

W okresie objętym kontrolą sprawy organizacji ruchu na drogach gminnych nie były przedmiotem ocen organu nadzorującego zarządzanie ruchem na drogach (Wojewody Śląskiego) lub jego rozstrzygnięć w sprawach spornych dotyczących istniejącej lub projektowanej organizacji ruchu.

[Dowód: akta kontroli str. 366]

### **3.3. Rozpatrywanie skarg i wniosków w zakresie spraw objętych kontrolą**

W okresie objętym kontrolą w rejestrze skarg i wniosków Zarządu nie odnotowano wniosków, skarg i interwencji lokalnych społeczności dotyczących oznakowania dróg i prowadzonych robót w pasie drogowym oraz lokalizacji reklam.

[Dowód: akta kontroli str. 418-422]

Do Zarządu nie wpłynęły również wnioski dotyczące poprawy lub zmiany stanu oznakowania dróg i organizacji ruchu, zgłaszane przez jednostki Policji.

[Dowód: akta kontroli str. 111-116]

W roku 2012 do Zarządu wpłynęły 4 interpelacje radnych dotyczące: zmiany organizacji ruchu na ul. Żabiej (wprowadzenia ruchu dwukierunkowego), wyznaczenia przejścia przez torowisko tramwajowe, wprowadzenia ograniczenia prędkości samochodów na ul. 27 Stycznia oraz określenia legalności zjazdu na ul. Kombatantów. Zarząd terminowo udzielił odpowiedzi, wskazując w dwóch przypadkach na niezasadność proponowanych zmian (ul. Żabia i 27 Stycznia), a w jednym (przejścia przez torowisko) wskazał na brak posiadania odpowiednich środków na realizację wniosku. Zarząd potwierdził również nielegalność zjazdu na ul. Kombatantów, a w ramach dodatkowych działań wystąpił do KPP w Będzinie o wzmożenie kontroli na ul. 27 Stycznia oraz zlikwidował nielegalny zjazd na ulicy Kombatantów.

[Dowód: akta kontroli str. 350, 511-528]

<sup>50</sup> 15 kwietnia, 26 sierpnia i 27 października 2011 r., 11 maja i 29 października 2012 r. oraz 1 marca 2013 r.

<sup>51</sup> Wymaganych § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem na drogach

### 3.4. Wyplata odszkodowań uczestnikom ruchu drogowego

Zarząd w okresie objętym kontrolą posiadał polisy OC, których koszt wyniósł w 2011 r. 5.600 zł, a w latach 2012-2013 po 5.814 zł. Ubezpieczyciel poinformował, że w okresie objętym kontrolą wypłacono jedno odszkodowanie w wysokości 40 zł, za zdarzenie związane ze stanem nawierzchni chodnika.

[Dowód: akta kontroli str. 425-435]

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w zakresie nadzoru nad oznakowaniem zarządzanych dróg stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Zarząd nie przeprowadzał okresowych kontroli (co najmniej raz w roku i co najmniej raz na pięć lat) stanu technicznego i wartości użytkowej zarządzanych dróg, wymaganych art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy Prawo budowlane. Ponadto w 2011 r. i w 2013 r. Zarząd nie przeprowadził wymaganych art. 62 ust. 1 pkt 1 kontroli rocznych jedyne go mostu znajdującego się w ciągu dróg gminnych.

[Dowód: akta kontroli str. 146-161, 402]

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że ww. kontroli dróg nie dokonywano z uwagi na brak pracowników z uprawnieniami do ich przeprowadzania oraz brak środków finansowych na zlecenie przeprowadzenia tych kontroli na zewnątrz. Stwierdził, że w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego pracownik bez uprawnień dokonuje przeglądów podstawowych dróg, w wyniki których wszelkie nieprawidłowości są usuwane na bieżąco.

Odnosnie braku przeglądu rocznego mostu w ciągu ulicy Bytomskiej w roku 2011 i w roku 2013 (poprzedni przegląd roczny miał miejsce w czerwcu 2012 r.) Dyrektor wyjaśnił, że przegląd podstawowy w roku 2011 nie został przeprowadzony, gdyż zaplanowano remont mostu. Natomiast nieprzeprowadzenie ww. kontroli w 2013 r. wyjaśniał brakiem środków finansowych.

[Dowód: akta kontroli str. 403-405]

NIK nie podziela argumentacji zawartej w powyższych wyjaśnieniach, gdyż w dokumentacji dotyczącej planowania budżetu Zarządu na lata 2011-2013 nie stwierdzono zapisów potwierdzających, że wnioskowano o przyznanie środków na przeprowadzenie kontroli, o których mowa w ustawie Prawo budowlane.

[Dowód: akta kontroli str. 191-219]

2. Zalecenia dotyczące oznakowania dróg, formułowane w trakcie przeprowadzanych komisyjnych kontroli stanu oznakowania dróg, przeprowadzanych z udziałem przedstawicieli KPP i PZD, a także zalecenia wydawane podczas objazdów dróg dokonywanych corocznie przez pracownika Zarządu, nie były przez Zarząd realizowane terminowo.  
Spośród 17 przeanalizowanych zaleceń (100%) dotyczących oznakowania, sformułowanych przez ww. komisję w latach 2011 - 2013, siedem zrealizowano ze zwłoką od 1 - 21 miesięcy w stosunku do wyznaczonego terminu ich usunięcia. Przykładowo: na ulicy Auby zalecenie z 27 października 2010 r. (powtórzone 14 kwietnia 2011 r.) dotyczące wykonania oznakowania

poziomego zrealizowano w lipcu 2012 r., a zalecenie dotyczące uzupełnienia na tej ulicy w terminie 30 czerwca 2011 r. brakującego oznakowania pionowego i przycięcia roślinności zasłaniającej znak, wykonano 30 lipca 2012 r. (ustawiono znak ) i 9 sierpnia 2012 r. (przycięto roślinność).

[Dowód: akta kontroli str. 48]

Z kolei z 41 zaleceń (100%) sformułowanych w 2011 i w 2012 r. przez Kierownika GK dla 25 odcinków dróg (podczas objazdów wiosennych), 19 z nich (dotyczących 14 odcinków dróg) wykonano z opóźnieniem od 12 do ponad 120 dni w stosunku do wyznaczonego terminu ich realizacji. Z ponad 30 dniowym opóźnieniem zrealizowano m.in. odnowienie oznakowania poziomego ulic 11 Listopada i Spacerowej (w 2011 r.) i ulic: Krótkiej, 17 Lipca, Bytomskiej, Zwycięstwa, Kombatantów i 11 Listopada (w 2012 r.).

[Dowód: akta kontroli str. 30-32]

Kierownik GK wyjaśniła, że zalecenia dotyczące znaków pionowych typu „STOP” czy „ustęp pierwszeństwa” są realizowane natychmiast, natomiast inne, w jej ocenie w znikomy sposób wpływające na bezpieczeństwo ruchu drogowego, wykonywane są w miarę posiadanych środków finansowych i możliwości wykonawczych.

[Dowód: akta kontroli str. 50-51,345]

NIK nie podziela tych wyjaśnień, mając np. na uwadze, że sformułowane 29 października 2012 r. przez komisję kontrolującą stan oznakowania dróg gminnych, zalecenie natychmiastowego uzupełnienia brakującego znaku B-2 (zakaz wjazdu) na ul. Ks. Skorupki wykonane zostało dopiero 12 lutego 2013 r. tj. z ponad 3 miesięcznym opóźnieniem.

[Dowód: akta kontroli str. 48]

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

#### **IV. Uwagi i wnioski**

W toku kontroli, w trybie art. 51 ust. 1 ustawy o NIK, poinformowano 19 lipca 2013 r. Starostę Powiatu Będzińskiego, Burmistrza Miasta Czeladź, Dyrektora Zarządu oraz Zakład Inżynierii Komunalnej Sp. z o.o. w Czeladzi o stwierdzonym zagrożeniu dla zdrowia i życia ludzkiego polegającym na możliwości wystąpienia wypadku drogowego na ul. Wiosennej, na której roboty były oznakowane w sposób niedostateczny i niezgodny z zatwierdzonym przez organ zarządzający ruchem tymczasowym POR. Starosta Będziński pismem z 22 lipca 2013 r. wystąpił do wykonawcy robót o natychmiastowe oznakowanie prowadzonych robót zgodnie z zatwierdzonym POR i powiadomienie go o tym pisemnie, co zostało wykonane 22 lipca 2013 r.

[Dowód: akta kontroli str. 378-384,623-624]

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, wnosi o:

1. **Zaprowadzenie ewidencji dróg gminnych, spełniającej wymagania rozporządzenia w sprawie ewidencji dróg publicznych, a także podjęcie działań organizacyjnych, które zapewnią bieżące aktualizowanie ksiąg dróg oraz dziennika objazdu dróg.**
2. **Przeprowadzenie wymaganych ustawą Prawo budowlane kontroli stanu zarządzanych dróg gminnych i znajdującego się w ich ciągu obiektu mostowego.**
3. **Przeprowadzenie niezbędnych napraw oznakowania, którego stosowanie niezgodnie z warunkami technicznymi ustalonymi w przepisach rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla znaków drogowych stwierdzono w trakcie kontroli oraz przeprowadzenie weryfikacji zlokalizowanych na drogach gminnych znaków pionowych i poziomych w zakresie ich zgodności z wymogami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla znaków drogowych.**
4. **Podjęcie działań w celu zapewnienia prawidłowego oznakowania dróg gminnych na niebezpiecznych zakrętach.**
5. **Wprowadzanie zmian w organizacji ruchu na drogach gminnych, związanych z prowadzonymi ich remontami oraz stosowaniem nowego lub likwidacją istniejącego oznakowania wyłącznie w oparciu o projekty czasowej i stałej organizacji ruchu, zatwierdzone przez organ zarządzający ruchem na drogach gminnych.**
6. **Dostosowanie organizacji ruchu na drogach poddanych w toku kontroli oględzinom do zgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu.**
7. **Zapewnienie terminowej realizacji formułowanych podczas objazdów dróg i kontroli oznakowania dróg.**
8. **Podjęcie działań administracyjnych dotyczących umieszczonych bez zezwolenia zarządcy drogi trzech reklam w pasie drogowym oraz naliczenia z tego tytułu stosownych kar, a także wzmoczenie nadzoru nad nieuprawnionym wykorzystywaniem pasa dróg gminnych przez podmioty gospodarcze w celu lokalizacji w nim reklam.**
9. **Zapewnienie skutecznej i efektywnej kontroli zarządczej w zakresie realizacji zadań i obowiązków zarządzania drogami gminnymi, w tym wzmoczenie nadzoru nad komórkami i pracownikami, którym powierzono ich realizację.**

## **V. Pozostałe informacje i pouczenia**

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia

pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Katowicach.

Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
wykorzystania uwag  
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Katowice, dnia 11 października 2013 r.

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Katowicach